

ТИПОЛОГИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА

Е.В. ХЕЧИЕВ

*Волгоградский
государственный
университет*

Показана значимость инфраструктурных отраслей в рыночной экономике. Рассмотрены сущность и виды ограничений деятельности хозяйственных субъектов. Представлена типология инфраструктурных ограничений развития бизнеса на основе выделения таких видов инфраструктуры, как производственная, коммерческая, кредитно-финансовая, институциональная, информационная. Проведено сопоставление инфраструктурных ограничений и инфраструктурных рисков хозяйствования экономических агентов.

Ключевые слова: инфраструктура, субъекты инфраструктуры, виды инфраструктуры, инфраструктурные ограничения, инфраструктурные риски.

В современных российских условиях развитию бизнеса препятствует множество факторов: неопределенность окружающей среды, высокая степень рискованности хозяйственных операций, несовершенство законодательной базы и др. Ключевым ограничением выступает неразвитая производственная, транспортная, коммерческая и другие виды инфраструктуры. Вследствие этого представляется актуальным выявление и анализ инфраструктурных ограничений развития бизнеса. Преодоление выявленных ограничений будет способствовать развитию российской экономики.

В настоящее время существует множество определений понятия инфраструктуры. Значительная часть отечественных и зарубежных исследователей, конкретизируя экономическую природу инфраструктуры, сходятся во мнении, что она участвует в создании общих предпосылок воспроизводственного процесса, общих условий роста общественного производства и развития¹. Инфраструктура представляет собой совокупность элементов производительных сил в виде отраслей, производств и видов деятельности, придающих целостный характер как экономике в целом, так и ее отдельным сферам и комплексам. Функциональное назначение инфраструктурных отраслей состоит, во-первых, в создании общих условий, обеспечивающих эффективное функционирование основного производства, и, во-вторых, в обеспечении условий жизнедеятельности населения.

В современном экономическом словаре инфраструктура – совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных обеспечивать, создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей².

Субъектами инфраструктуры выступают: государство (федеральные, региональные и местные органы власти), предприятия, домашние хозяйства. Указанные субъекты инфраструктуры как посредники увеличивают число продавцов и покупателей на рынке. Функционирование на рынке субъектов инфраструктуры дает возможность товаропроизводителям и потребителям, заемщикам и инвесторам переложить на посредников риск экономических потерь из-за колебания цен, процентных ставок, курсов ценных бумаг. Это способствует непрерывности процессов производства и, соответственно, экономическому росту.

В процессе взаимодействия между инфраструктурными субъектами возникают отношения по поводу производства (оказания) и потребления торгово-

¹ См.: Красовский В.К. Инфраструктура и интенсификация экономики / В.К. Красовский. - М.: Наука, 1980; Носова С.С. Производственная инфраструктура в системе государственно-монополистического капитализма / С.С. Носова. - М.: Высшая школа, 1983; Фелько В.П. Инфраструктура товарного рынка / В.П. Фелько, Н.Г. Фелько – Ростов-на-Дону: Феникс, 2000.

² См. Рыкалина О.В. Инфраструктура как экономическая система обеспечения жизнедеятельности общества // РИСК. – 2007. - № 4. – С. 29.



посреднических, транспортно-экспедиционных, кредитно-финансовых, информационно-рекламных и прочих видов услуг; распределения и перераспределения материальных, финансовых, трудовых ресурсов и доходов.

Типы инфраструктурных ограничений обозначим, основываясь на видах инфраструктуры. Для определения современной видовой структуры инфраструктуры воспользуемся эволюционной теорией факторов общественного производства и соответствующей методологией³, согласно которой к основным факторам производства отнесены: человеческий, технико-технологический, природный, институциональный, организационный и информационный. В этой связи современное понимание инфраструктуры предполагает выделение в ее функциональной структуре следующих элементов: социальной инфраструктуры, обеспечивающей условия воспроизводства человеческого фактора; производственной – технико-технологического и природного факторов; информационной – информационного фактора. Кредитно-финансовая инфраструктура создает условия для воспроизводства группы факторов – человека, капитала и природного фактора. Коммерческая инфраструктура обслуживает функционирование рынков факторов производства, продукции и услуг.

Институциональная инфраструктура представляет собой деятельность, направленную на восприятие и обучение неформальным и формальным правилам, их соблюдение и непрерывное устойчивое повторение, закрепление (в том числе и законодательное) в жизнедеятельности хозяйственных субъектов, а также инвестирование в получение информации и в знание⁴. Основной целью функционирования институциональной инфраструктуры является создание условий воспроизводства институционального и организационного факторов, позволяющих обеспечить непрерывность производства, что достигается в процессе осуществления видов деятельности: распространение кодексов поведения в обществе, идеологическая работа; стандартизация; создание формальных юридических систем, призванных решать конфликты и споры, и структур, регулирующих взаимоотношения внутри организаций; принуждение к исполнению формальных ограничений и неформальных правил⁵.

В качестве субъектов институциональной инфраструктуры, которые участвуют в создании воспроизводственных условий названных факторов, правомерно рассматривать государство, предприятия и организации. Очевидно, что особая роль в разработке и закреплении «правил игры» принадлежит такому субъекту, как государство, которое определяет направления развития институциональной инфраструктуры. Оно стремится обеспечить стабильность правил экономической деятельности, надежность обязательств со стороны политических органов, например, надежность гарантий против вмешательства в контрактные отношения фирм.

Основной целью функционирования финансово-кредитной инфраструктуры является формирование финансовой основы для динамичного развития производства, создания предпосылок экономического роста и становления конкурентной среды.

Финансово-кредитная инфраструктура имеет довольно сложную структуру, объединяющую элементы бюджетной, налоговой, кредитно-банковской, страховой систем государства, участвующие в финансово-кредитном обслуживании промышленного и сельскохозяйственного производства, а также непромышленной сферы.

Субъектами финансово-кредитной инфраструктуры в зависимости от характера участия (финансирование, кредитование) и роли (кредитор, заемщик) могут выступать: государство (Центральный банк, казначейства); банки, предприятия, население, финансовые организации, социальные институты (например, кредитной кооперации).

Коммерческая инфраструктура, или инфраструктура рынков, обеспечивает условия, необходимые для реализации продукции, товаров и услуг, механизм выявления спроса и предложения, распространение рыночной информации и по составу представляет собой

³ Иншаков О.В. О стратегии развития Южного макрорегиона России: Методологические и методические проблемы формирования. – Волгоград: Издательство ВолГУ, 2003. – С. 16 – 19.

⁴ См. Тимофеева Г.В. Развитие интегральной инфраструктуры АПК России: тенденции и механизмы / Г.В. Тимофеева; науч. ред. О. В. Иншаков; ВолГУ. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2005. – С. 158.

⁵ Там же.



совокупность предприятий, организаций и служб, способствующих эффективному взаимодействию продавцов и покупателей (организации оптовой и розничной торговли, товарные и фондовые биржи, системы обеспечения рыночной информацией и подготовки кадров). Коммерческая инфраструктура является неотъемлемой частью современной инфраструктуры рыночного типа. Это связано с усложнением современного производства, форм обмена, увеличением количества и продолжительности сделок, ростом трансакционных издержек (затрат на банковские, финансовые услуги, страхование, оптовую и розничную торговлю, оплату труда юристов, бухгалтеров и т.д.). Коммерческая инфраструктура позволяет производителям экономить ресурсы и время, которые они бы затрачивали, если бы сами занимались реализацией своей продукции; способствует сокращению времени обращения; позволяет формировать крупные товарные партии, содействует расширению рынков.

Особая роль среди новых видов инфраструктурного обслуживания принадлежит информационной инфраструктуре, которая в настоящее время выступает мощным фактором развития общественного производства. Развитие информационной инфраструктуры связано с усилением значения информации и знания как факторов современного производства, с необходимостью создания условий их наиболее эффективного использования и воспроизводства.

Основными целями функционирования информационной инфраструктуры являются предоставление участникам хозяйственной деятельности возможности получения и потребления необходимой информации, обеспечение воспроизводства информационного фактора в процессе информационного обслуживания и информатизации промышленного, сельскохозяйственного производства и непромышленной сферы. Информатизация – это процесс создания условий для более полного удовлетворения информационных потребностей общества на основе эффективного использования информационных систем. Субъектами информационной инфраструктуры, в зависимости от характера участия (поставщики, производители, покупатели, потребители), выступают государство, предприятия и организации, население. Объекты взаимодействий – информационные продукты и услуги, обеспечивающие возможность хозяйственным субъектам и населению получать и потреблять необходимую информацию.

В качестве ключевых проблем развития отечественной информационной инфраструктуры можно выделить следующие: практически полное отсутствие собственной технической базы для развития современного информационного производства; нехватка центров глобальной телефонной связи; невысокое качество и технически устаревшая кабельная и спутниковая связь; неадекватная трудовая квалификация занятых в сфере производства и распространения информации и смежных областях; слабое развитие компьютерных сетей. Еще одной серьезной проблемой является отраслевая и региональная неравномерность распространения информатизации. Сама по себе такая неравномерность закономерна на начальном этапе развития того или иного процесса. Однако в нашей стране такая неравномерность выступает в крайней форме – в одних регионах (отраслях, сферах, комплексах) создаются и поддерживаются условия для развития прогрессивных технологий, в других, наоборот, наблюдается консервация устаревших неэффективных производств.

В отношении составляющих элементов инфраструктуры необходимо отметить следующее. Производственная инфраструктура включает отрасли и виды деятельности: дорожно-транспортная система; связь; службы электрификации; материально-техническое обеспечение; научное обслуживание; складское, тарное и холодильное хозяйство и др. В экономической литературе в состав социальной инфраструктуры включаются здравоохранение, просвещение, культура, жилищно-коммунальное хозяйство, общественное питание, торговля, бытовое обслуживание, социальное обеспечение, частично связь и кредитно-финансовое обслуживание. Фонды, страховые компании, банки, лизинговые компании, кредитно-потребительские кооперативы, фонды поддержки малого и среднего предпринимательства образуют кредитно-финансовую инфраструктуру. В составе коммерческой инфраструктуры можно обозначить рекламные агентства, ярмарки, товарные биржи, торговые дома, аукционы, торгово-



промышленную палату, бизнес-инкубаторы, технопарки и пр. В информационной инфраструктуре выделяются рекламные агентства, консалтинговые компании, средства массовой информации, публикующие информационные материалы о состоянии дел на рынках и другую справочную информацию. Применительно к институциональной инфраструктуре необходимо отметить, законодательные акты, формальные и неформальные нормы и правила, регулирующие взаимодействие хозяйственных субъектов; федеральные целевые программы; деятельность федеральных, региональных и местных органов власти, формирующих институциональную среду.

Обратимся теперь к анализу инфраструктурных ограничений в соответствии с обозначенными видами инфраструктуры.

В современном экономическом словаре термин «ограничение» толкуется следующим образом:

1) «вытекающее из законов и других нормативных актов, из решений государственных органов пределы, границы, за которые не должна выходить деятельность экономических субъектов;

2) «ограниченные возможности использования ресурсов, ресурсные ограничения»⁶.

Под ограниченностью в том же словаре понимается «узость возможностей, безграничность»⁷.

Исходя из предложенного выше определения, с одной стороны, ограничения препятствуют развитию бизнеса (например, ресурсные, инфраструктурные ограничения и др.), а, с другой – ограничения устанавливаются государством в интересах национальной экономики и общества в целом (ограничения на экспорт сырья). В первом случае ограничения обуславливают убытки для хозяйственных субъектов, а во втором – наоборот, снижают возможные потери для предпринимательства.

Ограничения деятельности хозяйственных субъектов можно рассматривать на разных уровнях:

- на уровне мегаэкономики (например, ресурсные ограничения);
- на уровне национальной экономики (институциональные, административные, бюджетные и др.);
- в рамках региона или отрасли (кадровые, инфраструктурные, инвестиционные, ограничения спроса и др.);
- на уровне отдельных предприятий (экономических субъектов) (ограничения конкуренции, финансовые и др.).

С точки зрения сферы деятельности, интерес представляют ограничения в промышленности, непроектной сфере, сельском хозяйстве.

По сфере (причинам) возникновения можно выделить следующие ограничения:

- финансовые (бюджетные, инвестиционные, ограничения денежной массы);
- ресурсные (размер, структура и качественное состояние производственного потенциала; ограничения сырьевой базы, кадровые);
- рыночные (ограничения спроса, конкуренции, вхождения в отрасль);
- государственные (законодательные, административные) ограничения – деятельность или бездействие государства, формирующее препятствия, барьеры для развития российского бизнеса и ведущее к потерям;
- инфраструктурные ограничения – отсутствие или недостаточное развитие инфраструктуры, сдерживающее развитие национальной экономики (энергетической, транспортной, коммунальной, институциональной, информационной и др.). Суммарно (по всем видам инфраструктуры) потери колеблются в диапазоне 5 – 10 % ВВП.

Исследование различных видов ограничений позволяет сделать вывод о том, что они между собой тесно взаимосвязаны, в частности, государственные и инфраструктурные,

⁶ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. 5-е изд., перераб. и доп. - М.: ИНФРА-М, 2007. - С. 270.

⁷ Там же.



поскольку главным субъектом, формирующим и устраняющим эти ограничения, является государство, а ресурсные ограничения в свою очередь обуславливают рыночные и т.д.

Наибольшее значение для развития бизнеса имеют производственная, институциональная, кредитно-финансовая, коммерческая и информационная инфраструктуры.

Ключевым препятствием для экономических субъектов, функционирующих на российском рынке, является неразвитость производственной инфраструктуры в целом и таких ее составляющих, как транспортная и энергетическая инфраструктура.

Серьезная проблема, значительно сужающая возможности отечественных компаний в конкурентной борьбе, заключается в том, что производить качественный конкурентоспособный продукт в нашей стране очень дорого. Причин тому несколько: неразвитость сопряженных отраслей, которые должны поставлять сырье, комплектующие и материалы; отсутствие промышленных кластеров и инфраструктурная неразвитость экономики (например, транспортная). Об отсутствии кластеров и необходимости закупать комплектующие за границей говорят производители мебели, одежды и обуви. Из-за высокой стоимости транспорта металлургия, химия, отдельные сегменты промышленности стройматериалов будут проигрывать конкурентам из других стран.

На конкурентоспособности отечественных компаний сказываются отсутствие в стране современных дорог, объектов недвижимости, логистических компаний (что свидетельствует также о неразвитости коммерческой инфраструктуры), качественных транспортных услуг и пр.

На российскую экономику оказывает влияние неудовлетворительное состояние инфраструктуры транспорта нефти и газа. По протяженности и емкости систем трубопроводного транспорта углеводородов Россия находится на втором месте в мире после США. При этом российские трубопроводные системы в значительной мере ориентированы на экспорт, тогда как американские – в основном имеют внутреннее назначение. По магистральным трубопроводам поставляется более 90% российской нефти, почти 23% нефтепродуктов и около 100% газа⁸.

Система нефтепроводного транспорта России – это 48,7 тыс. км магистральных нефтепроводов, включающих 393 нефтеперекачивающие станции. Пропускная способность нефтепроводов – свыше 400 млн. т. в год. Протяженность нефтепродуктопроводов превышает 20 тыс. км. Протяженность газораспределительных сетей – более 360 тыс. км. Более 50% магистральных нефтепроводов эксплуатируется свыше 25 лет при нормативе 30 лет, износ основных фондов нефтепродуктопроводов и резервуарных мощностей превышает 70%. Износ основных фондов газотранспортной системы составляет 56%, при этом более 15% газопроводов выработали нормативный срок службы. Средний возраст газопроводов – около 22 лет⁹. В результате недофинансирования работ по реконструкции объектов транспорта газа снизилась производительность газопроводов.

Таким образом, основные задачи развития инфраструктуры транспорта нефти, нефтепродуктов и газа – это поддержание технологической надежности и модернизация систем трубопроводов, повышение их пропускной способности и коммерческой эффективности, а также формирование новых систем транспорта углеводородов.

Одно из препятствий, мешающих вводу новых промышленных объектов в России – недостаточная обеспеченность энергетической инфраструктурой (нехватка энергетического оборудования, недостаток топлива для новых производственных мощностей). В России практически не осталось жизнеспособных энергомашиностроительных предприятий. Существующие предприятия переориентировались на экспорт (портфель заказов флагмана российского энергомашиностроения «Силовых машин» на 80% состоит из экспортных контрактов).

В отношении ограничений, формируемых институциональной инфраструктурой (или институциональных ограничений), отметим, что под институциональными ограничениями будем понимать отсутствие или недостаточное развитие норм, правил,

⁸ Коржубаев А.Г. Инфраструктура транспорта нефти и газа в России // ЭКО. – 2005. - № 4. – С. 141.

⁹ Там же. С. 142.



институтов, регулирующих взаимодействие хозяйственных агентов. В качестве институциональных ограничений развития можно выделить недостаточную эффективность проводимой государственными органами политики по обеспечению конкуренции, слабую развитость финансовых рынков, несовершенство корпоративного управления, недостаточную прозрачность компаний; возможности, процедуру и стоимость решений об открытии частного бизнеса; состояние трудового законодательства; характер практики контрактных отношений; особенности лицензирования бизнеса; характер защиты инвесторов.

Развитие экономики России ограничивается недостаточной гарантированностью прав собственности. Прежде всего, это выражается в неразвитости рынка недвижимости и сложности получения прав на объекты недвижимости для ведения предпринимательской деятельности. Несмотря на принятие основополагающих нормативных документов в данной области, не сложилась широкая практика их реализации. Отсутствие стабильных «правил игры» и эффективной системы правоприменения обуславливают недостаточную привлекательность российских активов как для отечественного, так и для зарубежного инвестора.

Под информационными ограничениями подразумевается отсутствие необходимой информации (или ее дороговизна) о ситуации на рынке, поведении конкурентов, о законодательных актах, регулирующих экономическую деятельность, незнание процедур оформления сделок и т.д. В частности, оформлению сделок с землей препятствует незнание гражданами и руководителями организаций, где взять бланк договора, как оформить сделку, каков размер земельного налога, цена продажи и аренды земли и др.¹⁰.

Кредитно-финансовая инфраструктура, как известно, является жизнеобеспечивающим звеном экономики, через ее элементы осуществляется основное финансирование экономического роста и его инвестиционной составляющей. По институциональному составу кредитно-финансовой инфраструктуры и набору применяемых инструментов можно судить о модели перемещения капитала, используемой в той или иной национальной экономике.

Ограничениями, формируемыми кредитно-финансовой инфраструктурой, могут выступать:

- слабая вовлеченность кредитно-финансовых институтов в процесс кредитования промышленных компаний;
- недостаточное использование инструментов фондового рынка (как реальным сектором, так и населением). Российскому фондовому рынку присущи следующие особенности: большая доля базисных активов, находящихся в государственной собственности; высокая концентрация акций у ограниченного круга владельцев; слабая отраслевая диверсификация рынка акций и облигаций; малое количество высоколиквидных ценных бумаг; низкая доля населения, готового инвестировать свои сбережения в акции (однако пример 2006-2007 гг., когда количество частных инвесторов увеличилось в 5 раз со 109 до 500 тыс. свидетельствует о том, что в России имеются огромные резервы расширения инвесторской базы¹¹);
- возможности и процедура получения кредитов промышленными и сельскохозяйственными организациями, физическими лицами (высокие процентные ставки, сроки и др.);
- неравномерное обеспечение регионов банковскими услугами (по итогам 2007 г. наиболее обеспеченным банковскими услугами остается Центральный федеральный округ, за ним следуют Северо-Западный и Приволжский федеральные округа; наименее обеспеченными банковскими услугами остаются Уральский, Дальневосточный, Сибирский и Южный федеральные округа¹²);

¹⁰ Подробнее об этом: Шагайда Н. Рынок земель сельскохозяйственного назначения: практика ограничений // Вопросы экономики. – 2005. – № 6. – С. 119 – 128.

¹¹ По данным сайта <http://www.rbcdaily.ru>

¹² Отчет о развитии банковского сектора и банковского надзора в 2007 г. // Режим доступа: <http://www.cbr.ru>.



- неразвитость и малочисленность лизинговых компаний, фондов поддержки малого и среднего предпринимательства и других институтов;
- высокий уровень страховых взносов, что ограничивает развитие страхования (в частности, в сельском хозяйстве).

Показателями обеспеченности коммерческой инфраструктурой могут служить число товарных бирж, организаций оптовой и розничной торговли, технопарков, затраты на юридические, финансовые, страховые услуги и др.

В качестве ограничений развития бизнеса, формируемых коммерческой инфраструктурой, выделим:

- обеспеченность, развитость и доступность коммерческой недвижимости для бизнеса (офисных и коммерческих помещений, складских площадей);
- недостаточное количество технопарков;
- отсутствие логистических компаний, сложности в организации продвижения товаров и др.

Представляется интересным показать отличие рассмотренных выше инфраструктурных ограничений от инфраструктурных рисков (табл. 1).

Таблица 1

Инфраструктурные ограничения и инфраструктурные риски¹³

Виды инфраструктуры	Инфраструктурные ограничения	Инфраструктурные риски
Производственная	отсутствие необходимого ассортимента сырья, комплектующих, материалов; промышленных кластеров; дороговизна транспортных услуг, износ трубопроводов; нехватка энергетического оборудования и др.	риски, связанные со строительством и эксплуатацией трубопроводов, дорог; риски аварий на трубопроводах; потери, обусловленные отсутствием или дороговизной транспорта, оборудования, сырья, материалов и др.
Институциональная	возможности, процедура и стоимость решений об открытии частного бизнеса; несовершенство законодательной базы; характер практики контрактных отношений; особенности лицензирования бизнеса и др.	потери, недополучение прибыли, обусловленные несовершенством законодательной базы, отсутствием опыта, неразвитостью контрактных отношений и проч.
Кредитно-финансовая	слабая вовлеченность кредитно-финансовых институтов в процесс кредитования промышленных компаний; возможности и процедура получения кредитов; неразвитость и малочисленность лизинговых компаний, фондов поддержки малого и среднего предпринимательства и др. институтов и др.	потери, недополучение прибыли, обусловленные высокими процентными ставками, страховыми взносами; невыгодными условиями заключения контрактов с лизинговыми компаниями; связанные с неплатежеспособностью партнеров и проч.
Информационная	отсутствие или дороговизна необходимой информации; незнание процедур оформления сделок, законодательных актов и т.д.	потери, недополучение прибыли, связанные с поиском необходимой информации
Коммерческая	обеспеченность, развитость и доступность коммерческой недвижимости для бизнеса (офисных и коммерческих помещений, складских площадей); недостаточное количество технопарков; отсутствие логистических компаний, сложности в организации продвижения товаров и др.	потери, обусловленные поиском поставщиков, рынков сбыта, ростом стоимости аренды, объектов недвижимости и т.д.

Инфраструктурные риски можно определить следующим образом. С одной стороны, это опасность потенциально возможной, вероятной потери ресурсов или недополуче-

¹³ Источник: составлено автором.



ния доходов в результате, например, аварий на транспортных магистралях, дороговизны транспортных перевозок, отсутствия необходимых законов, поставщиков сырья, материалов, несовершенства государственного регулирования и др., а, с другой – вероятность получения дополнительного объема прибыли в случае устранения инфраструктурных ограничений.

Итак, инфраструктурные ограничения представляют собой источник потерь и обуславливают инфраструктурные риски, которые, в основном, являются чистыми рисками. Классификация и анализ инфраструктурных ограничений необходимы для того, чтобы выделить наиболее значимые как на федеральном, так и региональном уровне факторы, ограничивающие поведение хозяйственных субъектов, и разработать мероприятия, направленные на их снижение.

TPOLOGY OF INFRASTRUCTURAL RESTRICTIONS OF DEVELOPMENT OF BUSINESS

E.V. KHECHIEV

The Volgograd State University

In the article the importance of infrastructural branches in market economy is shown. The essence and kinds of restrictions of activity of economic subjects are considered. The typology of infrastructural restrictions of development of business on the basis of allocation of such kinds of infrastructure, as industrial, commercial, credit and financial, institutional and informational is presented. Comparison of infrastructural restrictions and infrastructural risks of managing of economic agents is lead.

Keywords: infrastructure, subjects of an infrastructure, kinds of infrastructure, infrastructural restrictions, infrastructural risks.